

Bohdan Marconi

Techniczne warunki przewozu skarbów narodowych z Kanady do Polski

Ochrona Zabytków 14/1-2 (52-53), 33-37

1961

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

TECHNICZNE WARUNKI PRZEWOZU SKARBÓW NARODOWYCH Z KANADY DO POLSKI

Przewóz dzieł sztuki jest zagadnieniem złożonym, wymagającym uwzględnienia rodzaju i stanu obiektów, indywidualnego sposobu ich opakowania, środków transportu, a także warunków atmosferycznych, jakie panują w kraju, gdzie się znajdowały — w czasie przewozu — i w kraju przeznaczenia.

Zagadnienie stwarzania odpowiednich warunków atmosferycznych dla obiektów muzealnych było wielokrotnie opracowywane i publikowane¹. W opracowaniach tych jest często uwzględniana sprawa przygotowań do przewozów, a głównie sposobu opakowania². Pomijany bywa jednak problem konieczności utrzymania stałej wilgotności względnej (RH),

rzecz szczególnie trudna w wypadkach dużych różnic klimatycznych pomiędzy krajami wysyłającymi i odbierającymi zbiory, lub w razie znacznych zmian w czasie przewozu³. Opakowanie hermetyczne, konieczne nieraz w takich warunkach, stwarza niebezpieczeństwo kondensacji wilgoci przy spadku temperatury w czasie przewozu, grożąc rozrostem pleśni⁴. Znaczne podwyższenie temperatury wywołać może natomiast obniżenie wilgotności względnej, szkodliwe dla wielu materiałów higroskopijnych (drewno, tkaniny, skóra). Podobnie groźny, choć szczęśliwie sporadyczny, wypadek następstw transportu dzieła sztuki spowodował ukazanie się dwóch artykułów, opracowanych

¹ Por.: Climatology and conservation in museums, „Museum“ (UNESCO) XIII, Paris 1960, nr 4, opracowanie pod redakcją R. Sneyers przy współpracy R. Organ i F. I. G. Rawlins, wielokrotnie dyskutowane na sesjach Komitetu ICOM dla Laboratoriów Muzeów — w Szwajcarii (1956), w Holandii (1957) i w Danii (1959); bogata bibliografia.

² Liczne artykuły z całego świata zebrał George L. Stout, The Care of Pictures (Columbia University Press), New York 1948; por.: Circulating Exhibitions, „Museum“ (UNESCO) III, Paris 1950, wstęp Grace L. Mc. Cann Morley.

³ Wyjątkiem jest artykuł N. Stolor, On the Moving of Works of Art, „Canadian Art“, Ottawa 1960, nr 70, opracowany w: The National Gallery of Canada. Na posiedzeniu Międzynarodowego Komitetu ICOM dla Laboratoriów Muzeów w 1957 r. w Amsterdamie złożyłem wnioski o zobowiązanie krajów, pragnących dokonywać wymiany zbiorów, do uprzedniej wymiany informacji o warunkach klimatycznych

w różnych porach roku, a to dla umożliwienia wyboru okresu przewozu o najbardziej zbliżonych warunkach; wniosek został przyjęty.

⁴ Przykładowo podaję wykaz zmian wilgotności względnej (RH) w przestrzeni zamkniętej hermetycznie, wywołanej spadkiem temperatury:

w miejscu pakowania	RH	przy temperaturze obniżonej	RH
temperatura		temperatura	
10°C.	50%	0,2°C.	100%
20°C.	50%	9,2°C.	100%
25°C.	35%	8,4°C.	100%

Większy spadek temperatury od wskazanych przykładów wywoływać będzie kondensację wilgoci, przekraczającą tzw. punkt rosy (dew-point — powyżej 100% RH). Pleśnienie występować może przy RH wyższej niż 70% i przy temperaturze powyżej 20°C; ze względu na ograniczony czas pakowania nie zastosowano gelu krzemionkowego jako regulatora RH w opakowaniu hermetycznym.

w National Research Institute of Cultural Property, Tokyo⁵.

Starania o zapewnienie odpowiednich warunków klimatycznych w czasie przewozu Skarbów Narodowych z Kanady do Polski są tematem niniejszego artykułu. Zbiory powróciły w dwu zespołach i były przewożone w tej samej porze roku: część znajdująca się w Ottawie — w styczniu 1959 r., druga partia z Muzeum Prowincji Quebec — w styczniu 1961 r. Temperatura w Kanadzie dochodziła wówczas, w pierwszym wypadku do -35°C , w drugim do -26°C . W obu wypadkach zbadałem warunki składowania przez dokonanie pomiarów wilgotności względnej za pomocą psychrometru procowego produkcji kanadyjskiej firmy „Edney“. Warunki w Ottawie i w Quebec były zbliżone: Ottawa — 31% RH przy 22°C .; Quebec — 31% RH przy 19°C . W Quebec sale sąsiadujące ze składem, w którym znajdowały się zbiory, miały warunki gorsze (24% RH przy 24°C), lecz przez obniżenie temperatury instalacji centralnego ogrzewania zostały one szybko polepszone⁶. Jakże były warunki w innych okresach roku mogłem przypuszczać tylko na podstawie informacji o warunkach klimatycznych w Kanadzie, wykazujących pod tym względem bardzo wyraźne zmiany i różnice. W okresach letnich wilgotność względna w pomieszczeniach, zawierających zbiory była prawdopodobnie wysoka — lecz nie można było stwierdzić ujemnych jej wpływów na obiekty.

Obydwie partie zbiorów zawierały przedmioty specjalnie wrażliwe na zmiany warunków atmosferycznych. W Ottawie znajdowały się liczne zabytki pergaminowe z iluminacjami i rękopisy na papierze (Chopin), zaś w Quebec — 132 arrasy, chorągwie, dywany i rzędy końskie, częściowo z tkanin, skóry i drewna.

W 1959 r. zastosowałem opakowanie hermetyczne przez wyłożenie kufrów folią polietylenową, której krawędzie spawano, zaś w 1961 r. użyłem również folię, lecz celowo nie spawaną. Na różnice w sposobie opakowania wpłynął rodzaj transportu. W pierwszym wypadku zbiory z Ottawy przewożone były koleją (wagony salonowe) i statkiem M.S. „Stockholm“, co pozwalało na utrzymanie stałej temperatury, tak, że nie zachodziła obawa szybkiej zmiany temperatury wewnątrz kufrów z obiektami, doskonale opakowanymi bibułkami i papierem; wyjątek stanowiły krótkie okresy przeładunku w New Yorku i Kopenhadze, gdzie temperatura była znacznie wyższa niż w Kanadzie.

W 1961 r. zbiory przewożone były z Quebec do Bostonu samochodami meblowymi. a ponieważ przejazd trwał 25 godzin nie można było uniknąć w wozach spadku temperatury, pomimo że w chwili wyjazdu temperatura zewnętrzna wynosiła tylko -12°C ., i że podnosiła się ona w miarę zbliżania się do Bostonu. Wozy meblowe, o obudowie drewnianej i wnętrzach wybitych materacami, zostały dodatkowo wyłożone na podłodze miękkimi płytami spilśniowymi a ich zawartość obłożona wielką ilością koców — jednakże mimo to wszystko następował nieunikniony, choć powolny, spadek temperatury. Przewidując go zastosowałem opakowanie zabezpieczające a nie hermetyczne. Mniejsze arrasy, po identyfikacji z inwentarzami i zanotowaniu najważniejszych uwag konserwatorskich, zostały nawinięte na zastosowane już uprzednio w Kanadzie rury tekturowe o średnicy ok. 20 cm., grubości ścianek ok. 2 cm. i długości ok. 300 cm. Przekładano je bibułką japońską (tissue paper), owijano kilkakrotnie folią polietylenową a następnie grubym papierem pakowym, obszywano płótnem i osznurowywano. Dywany i chorągwie zostały nawinięte i opakowane tak jak mniejsze arrasy. Wielkie arrasy natomiast, które od 1939 r. były przewożone i składowane w stanie złożonym (pierwsze składki równoległe do osnowy) i nie wykazywały żadnych śladów załamań, składano i umieszczano w kufrach morskich, wyłożonych folią. Siodła opakowano bibułkami, a puste przestrzenie wypełniono pomiętym, grubym papierem. Styki wieka kufrów zabezpieczono częściowo lepką taśmą celulozową (sellotape). 40 kufrów, 1 skrzynię i 14 wałków załadowano szybko do wozów meblowych, które podjeżdżały bezpośrednio pod drzwi muzeum.

W Bostonie oczekiwał w porcie polski drobnicowiec motorowy M. S. „Krynica“, z którego planami, instalacjami ogrzewniczymi i wentylacyjnymi, zapoznałem się przed wyjazdem do Kanady w Ministerstwie Żeglugi w Warszawie. Pozwoliło to na szybką decyzję — powziętą wspólnie z kpt. J. Drączkowskim — przeznaczenia na skład zbiorów mesy oficerskiej, znajdującej się bezpośrednio pod mostkiem kapitańskim. Załoga, po wysłuchaniu mojej instrukcji, sprawnie i ochoczo przeniosła walizki na ramionach przez trap, kufrы zaś załadowano na pokład rufowy za pomocą windy statku, a następnie przeniesiono korytarzem do mesy. Podłoga mesy została wyłożona deskami, by w razie sztormu bryzgi fal, mogące utworzyć przecieki

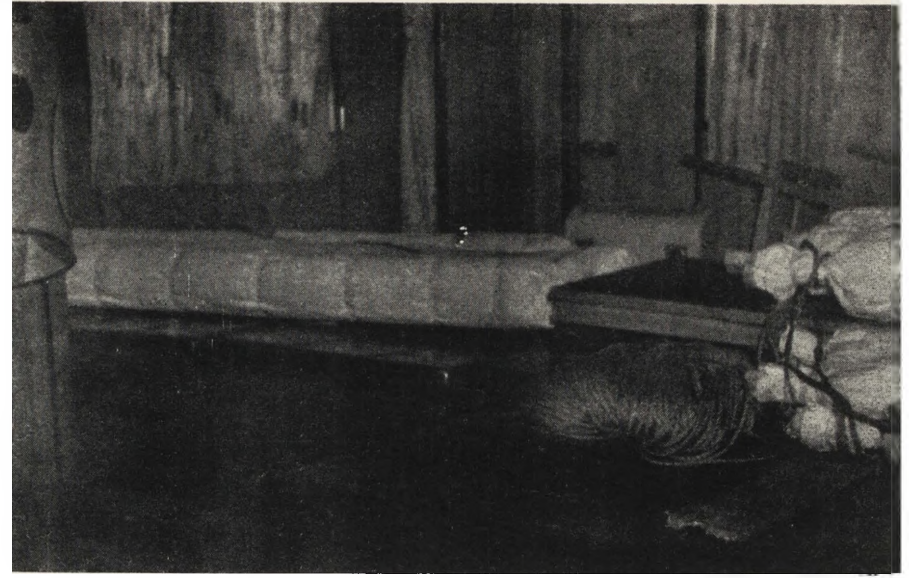
⁵ Kenzo Toishi, Control in a Closed Package „Studies in Conservation“, IV, London 1959, nr 3; oraz tegoż: Damage to Japanese Painting during Transit „IIC News“ (The International Insti-

tute for Conservation of Historic and Aritistic Works, London) I, 1960, nr 2.

⁶ Właściwa wilgotność względna przyjęta dla zbiorów muzealnych waha się od 50% do 65% RH.



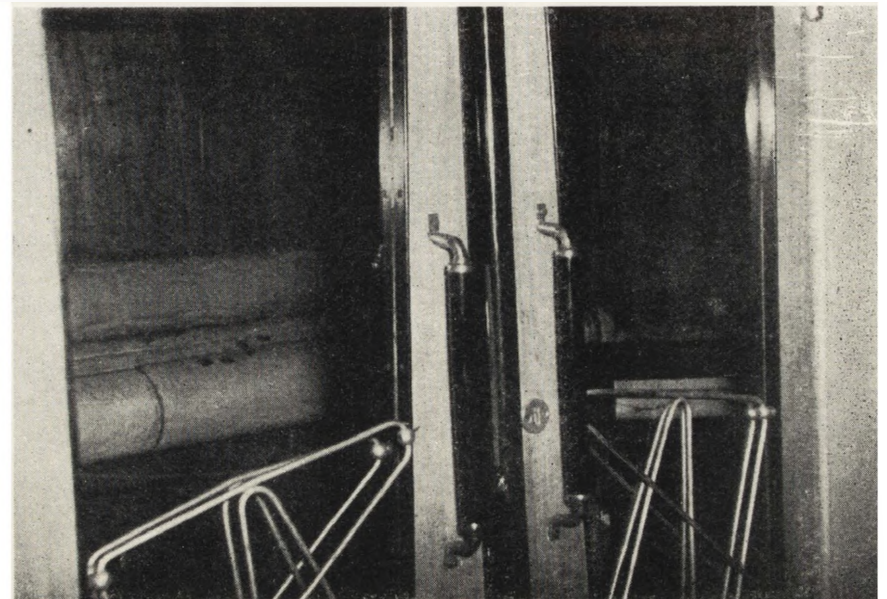
Ryc. 1. Przewóz skarbów narodowych wozami meblowymi z Quebec do Bostonu (fot. autor)



Ryc. 2. Składanie i umocowywanie linami kufrów i walców z arrasami w mesie oficerskiej MS „Krynica” (fot. autor)



Ryc. 3. Zabezpieczanie skarbów narodowych w mesie oficerskiej MS „Krynica” — na zdjęciu widoczni od lewej kpt. J. Drączkowski i autor artykułu prof. B. Marconi (fot. autor)



Ryc. 4. Kufry i walczy z arrasami, widoczne przez drzwi mesy oficerskiej MS „Krynica” (fot. autor)

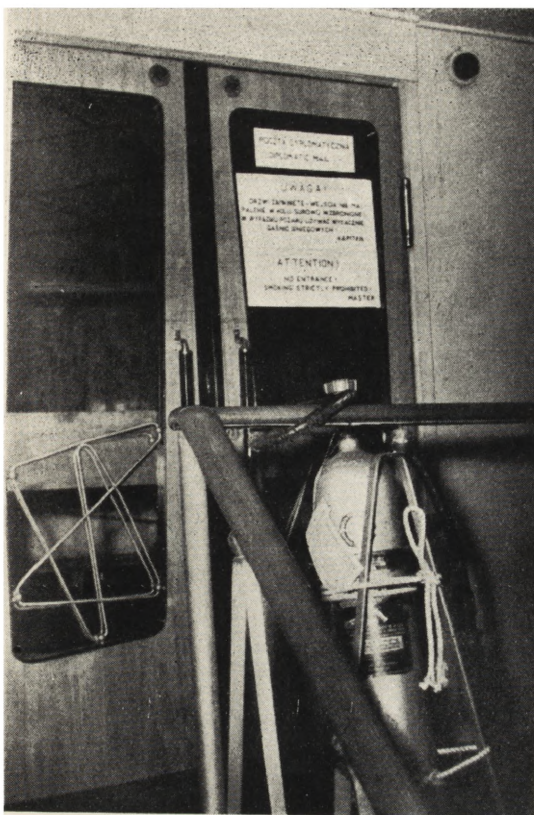
przez zamknięte okna, nie spowodowały zbierania się wody na podłodze. Kufry umieszczono w ten sposób, że pozostawiono wolną przestrzeń przy ścianach okiennych dla umożliwienia kontroli. Na kufrach, unieruchomionych za pomocą desek i sznurów, ułożono wałki, przymocowując je sznurami. Po dokonaniu pomiarów wilgotności względnej, która okazała się w chwili ładowania zbyt niska, st. mechanik Zb. Pospieszyński obniżył temperaturę, tak, że warunki atmosferyczne w ciągu całej podróży morskiej ulegały niewielkim wahaniom. Prawie codziennie robiono pomiary i sprawdzano szczelność okien. Główne wejście z klatki schodowej zostało założone deską od strony mesy i opieczątowane pieczęcią dyplomatyczną; podobnie opieczątowane zostały jeszcze w muzeum w Quebec wszystkie kufry i wałki. Drugie, boczne wejście do mesy, które służyło do wchodzenia dla kontroli, było także pieczętowane. Gaśnice pianowe, umieszczone na klatce schodowej, na moje życzenie zamieniono na gaśnice śniegowe (CO₂), jedynie właściwe do stosowania przy obiektach zabytkowych. Na drzwiach umieszczono instrukcję.

W czasie podróży morskiej sztormowa pogoda powodowała przechyły statku, dochodzące do 30°, wobec czego należało dodatkowo zamocować wałki, zauważono bowiem niewielkie przesuwanie się ich po powierzchni kufrów.

W Gdyni wyładowanie odbywało się w podobny sposób jak załadowanie. Wałki przenoszono na ramionach bezpośrednio do ogrzewanych wagonów (brankardów), a kufry transportowano za pomocą dźwigu na specjalnie przez port gdyński zbudowanej platformie.

W Warszawie na Dworcu Głównym przeładowano cały ładunek do wozów meblowych i przewieziono do Muzeum Narodowego. Krótki czas przeładunku nie pozwolił na znaczniejsze obniżenie temperatury opakowanych obiektów. Po rozpakowaniu specjalna Komisja Konserwatorska, powołana przez Ministra Kultury i Sztuki, stwierdziła, że w czasie przewożenia nie powstały żadne, najmniejsze nawet, uszkodzenia.

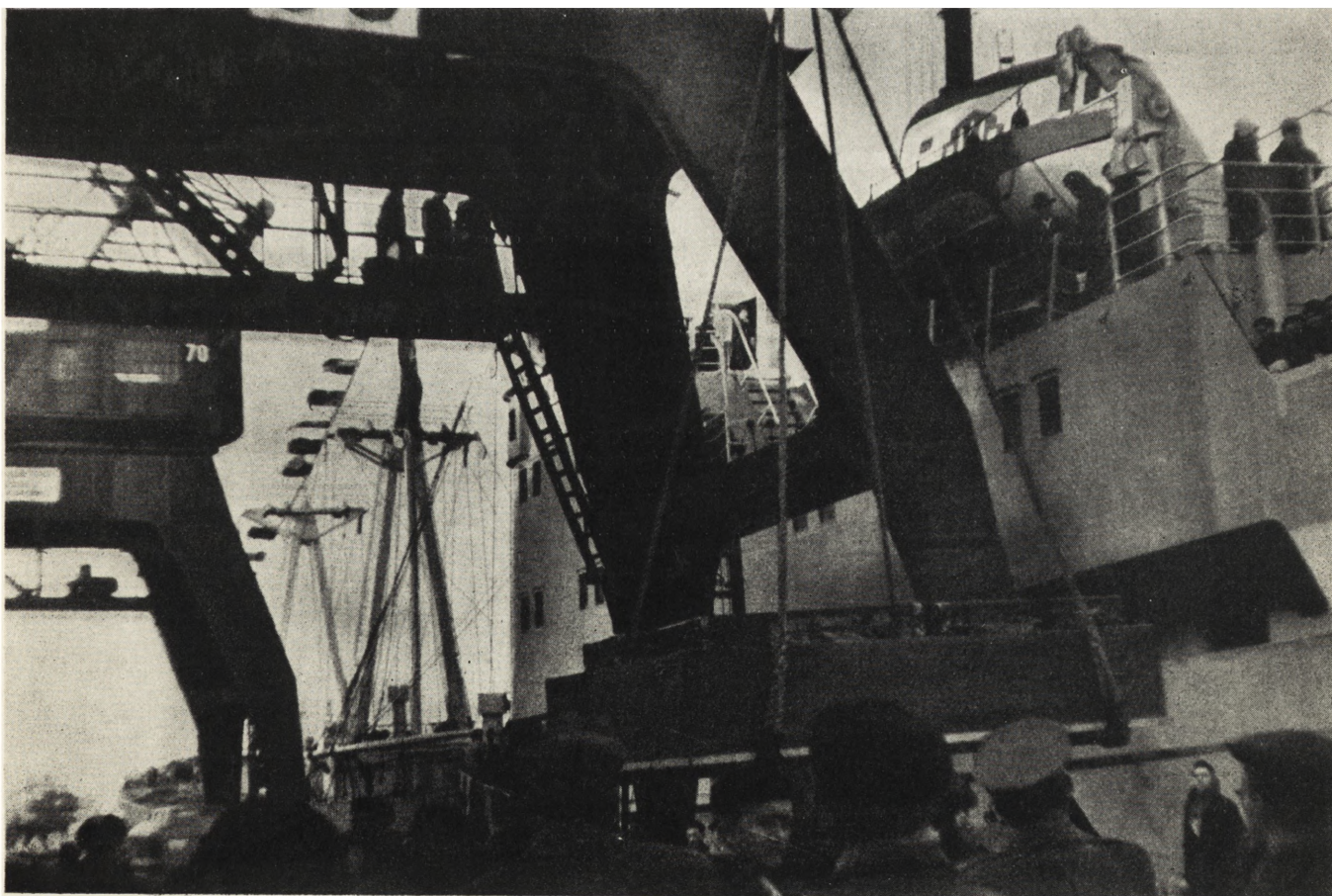
prof. B. Marconi
Akademia Sztuk Pięknych i
Główne Laboratorium Pracowni
Konserwacji Zabytków
Warszawa



Ryc. 5. Instrukcja na zamkniętych deską i opieczelowanych drzwiach mesy oraz gaśnica śniegowa na klatce schodowej przed drzwiami (fot. autor)



Ryc. 6. MS „Krynica“ ze skarbami narodowymi w drodze z Bostonu do Gdyni; widoczne silne przechyły statku, dochodzące czasem do 30° (fot. autor)



Ryc. 7. Wyladowywanie skarbów narodowych w porcie gdyńskim (fot. autor)